

ВЛАДИМИР ЧУРОВ

# ТРАКТАТ О ПОЛЬЗЕ МОРСКИХ НАУК

МОРСКИЕ РАССКАЗЫ  
СУХОПУТНОГО ЧЕЛОВЕКА



## ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО

### В. В. ЧИРКОВА

Автором этой увлекательной книги является известный российский государственный и политический деятель — Владимир Евгеньевич Чуров. Трактат раскрывает иную грань этого человека — его давнее увлечение фотографией, военной историей, историей архитектуры, пристрастие к собирательству, исследованию и очень сильную, трепетную любовь к морю.

Необычна подача автором изложенных в книге материалов. Вы как бы находитесь в домашнем кабинете Владимира Евгеньевича, неторопливо просматриваете вместе с ним его семейные альбомы, изучаете собранные автором коллекции значков, марок, почтовых открыток, обсуждаете атрибуты морской формы. Каждая иллюстрация, которыми изобилует издание, имеет свои пояснения, сопровождается интересными рассказами, обрастает малоизвестными деталями. Книга должна вызвать неподдельный интерес фалеристов, филателистов, филокартистов, филобутонистов (собирателей пуговиц), прочих ценителей коллекционных раритетов и безусловно любителей мемуаров.

Даже рубрикация исторического очерка выполнена по-особенному. Содержание книги представлено не в привычной форме — главами, а письмами. Каждое письмо — это обращение автора к читателю, как к закадычному другу, хорошему знакомому с которым хочется поделиться пережитыми воспоминаниями, необычными зарисовками, малоизвестными фактами. Разделы книги захватывают различные эпизоды истории нашей страны, но все они шиты личными воспоминаниями автора и событиями, связанными с жизнью и деятельностью его отца Чурова Евгения Петровича — морского офицера гидрографа, ветерана Великой Отечественной войны и учёного. Это предопределило флотскую направленность содержания книги.

Изложение начинается с объяснения своей сопричастности и особого интереса Владимира Евгеньевича к истории советского и российского флота. Автор пишет: «Морскими офицерами были: мой отец, капитан I ранга-инженер Евгений Петрович Чуров, и дальний предок, отставной капитан-лейтенант Александр Анисимович Балбеков, при Екатерине II командовавший трофейным турецким галиотом на Дунае...».

Судьба назначила автору иной жизненный путь, но любовь к своему отцу и гордость достижениями Евгения Петровича и его друзей по службе, взрастили в нем чувство глубокого уважения к морякам, от юнги до адмирала.

История флота, как известно, начинается с великолепного, горячо любимого моряками, да и не только ими, города на Неве — детища Отца Отечества, Императора Всероссийского, Петра Великого. Естественным образом и этот труд не обошелся без этого гранитного града. Владимир Евгеньевич, будучи уроженцем Ленинграда, в своей книге посвящает ему целую главу — «Дом на набережной у «Авроры». И в дальнейшем не единожды обращается к описанию Северной столицы России, как мы ее нежно называем — Питер, и всего того, что связано с этим городом. Это и история Морского корпуса, — Высшего Военно-Морского ордена Ленина, Краснознаменного, ордена Ушакова I степени училища имени М. В. Фрунзе, — Морского корпуса Петра Великого — Санкт-Петербургского военно-морского института — училища, в кото-

ром начинал учебу по специальности военного гидрографа его отец. И лирические размышления в стенах Питерской гауптвахты, озвученные словами Виктора Конечного: «Приятно, сидя на губе, сознавать, что рядом стоит вдохновенный Пушкин, рядом оперетта, Русский музей, филармония и шикарный отель “Европейская”...». И конечно, легендарный крейсер революции — «Аврора», ныне филиал Центрального музея ВМФ и вотчина воспитанников нахимовского училища.

Большое количество собранных в книге материалов посвящено историческим событиям, связанным с участием советских моряков в боях с фашистской Германией 1941–1945 годов — оборона Одессы, Малая Земля, многое другое, но основное внимание бесспорно уделено боевым действиям Ладожской военной флотилии, на которой нес службу инженер-гидрограф Евгений Петрович Чуров. Воспоминания отца, его боевых товарищей, военные хроники, выписки из личных дел, наградные листы дают яркую картину событий, развертывающихся при обороне Ленинграда. В них можно познакомиться с интересными подробностями по участию моряков Ладожского ледово-дорожного отряда в прокладке Ленфронтом «Дороги жизни», связывающей Ленинград с центральными областями СССР, эвакуации частей береговой обороны с островов Моонзундского архипелага, обеспечению безопасности навигации в Финском заливе.

В трактате освещены послевоенное противостояние основных морских держав, строительство атомного подводного флота, первые походы моряков-подводников подо льдом к Северному полюсу, создание навигационно-связной космической системы Военно-Морского Флота.

Это далеко не полное описание содержания книги. В ней, словно бусинки, собраны множество интересных подробностей, фактов, историй, связанных с деятельностью видных государственных и военных деятелей, рассказы о судьбах простых людей — военных моряков, тружеников моря. Книга изобилует фотографиями кораблей и судов, сопровождающимися историей их создания и службы. Флот присутствует в этой книге во всем — в наградах, значках, памятных знаках, марках, почтовых открытках, монументах, памятниках архитектуры, личном оружии, вымпелах, флагах, литературных изданиях на морскую тематику. Вместе с автором вы можете умозрительно посетить приморские города: Кронштадт, Одессу, Ригу, Ялту, Батуми, Гурзуф, Севастополь, побродить по их площадям, бульварам и набережным.

И все-таки главное в этой книге люди, выбравшие своим призванием служение флоту, о которых советский писатель-маринист, лауреат Сталинской премии второй степени Алексей Силыч Новиков-Прибой в качестве эпитафии к юбилейному альбому выпускников 1940 года Высшего Военно-Морского ордена Ленина Краснознаменного училища имени М. В. Фрунзе писал: «Какие интереснейшие люди выросли на флоте, люди, которых любой классик изобразил бы героями своих произведений».

Спасибо автору книги, за тот интерес, который вызвал его труд.

*Адмирал Виктор Викторович Чирков,  
главнокомандующий ВМФ с 2012 по 2016 гг., член Морской коллегии  
при Правительстве Российской Федерации, кандидат военных наук*

## ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО В. М. ЙОЛТУХОВСКОГО

Очень внимательно и с неподдельным интересом прочитал, еще в рукописи, книгу Владимира Евгеньевича Чурова «ТРАКТАТ О ПОЛЬЗЕ МОРСКИХ НАУК». Скажу, давно не видел столь оригинального и своеобразного сюжета будущей книги. При этом автор не искал в герои повествования известных всей стране людей, с которыми он длительное время работал, общался в Государственной Думе РФ, возглавляя Центральную избирательную комиссию РФ, в МИД России. Кажется, проще было бы писать о них.

Но автор, выросший во флотской среде, общаясь и наблюдая за многими видными флотскими педагогами, учеными, офицерами, составившими своей яркой жизнью, бурной деятельностью целую эпоху в становлении и развитии отечественного флота. Их значительный образовательный и научный потенциал вылился не только в крупные научные достижения, но, видимо, главное, — в передачу знаний, опыта, теплоты душ своим многочисленным ученикам-курсантам, слушателям. Я не буду их перечислять. Это сделал автор в книге. Именно такие люди, уже забытые, полузабытые, стали его героями.

У Владимира Евгеньевича «заговорили» не только биографические сведения, наградные листы, старые фотографии, но и свои, существенные «реплики» вносят в изложение старые кители, погоны, даже курсовки (нарукавные угловые шевроны курсантов), звезды на погонах, орденские планки и другие неотъемлемые атрибуты курсантской и офицерской формы различных лет.

Книга практически полностью посвящена славной, далеко не полностью освещенной истории Советского ВМФ. В рукописи четко выделяется ряд направлений: подготовка гидрографов накануне войны, их героические поступки и вклад в общую победу над фашизмом; боевые действия Ладожской флотилии, ее важнейшая роль в обороне и снабжении блокадного Ленинграда, обеспечении ледово-водной трассы «Дорога жизни»; научные достижения в ВМФ, подготовка кадров высшей квалификации и другие направления деятельности ВМФ.

Несомненно, центральной фигурой сюжета книги, стержнем повествования, является отец автора — известный гидрограф, крупный ученый и педагог, один из теоретиков и организаторов космической навигации в Военно-Морском Флоте СССР доктор технических наук, профессор Евгений Петрович Чуров, ставший легендой при жизни. Он не только написал десятки монографий, статей, воспоминаний, но и сам является героем ряда изданий.

В частности, о службе Чурова Е. П. в годы войны приведу сжатую выдержку из моего и Александра Вадимовича Карпова биографического справочника «Личности военноморского образования» (2016): «С июня 1940 г. начальник гидрографической партии (ГП) Ладожского р-на Гидрограф. службы БФ. С 22 по 27 июля 1941 г. участвовал в высадке десанта на о-ва Лункулансаари и Мантсинсаари Ладожского озера в качестве штурмана отряда высадки и ст. лоцмана по проводке высадочных средств. С 28 июля по 29 августа 1941 г. лоцман по проводке конвоев в шхерах Ладожского озера при переброске частей 19-го стр. корпуса из полуокружения на Лен. фронт. Обеспечивал высадку партизанского десанта в тыл противника на п-ов Тервус, Ладожское озеро (10–14.8.1941). С 15 ноября 1941 г. по 20 февраля 1942 г. и. о. начальника гидрографического участка ВМБ Осиновец

и начальника ледово-дорожного отряда ГО БФ по Ладожской ледовой трассе; производил разведку льда, оборудовал «Дорогу жизни», обеспечивал проводку караванов судов, войск и обозов с продовольствием. С 26 июля по 5 августа 1942 г. рассчитывал, корректировал и координировал огневое содействие флангу армии с бронекатеров на р. Волхов, под ст. Кириши. В октябре 1943 г. назначен командиром по оперативной части 4-го отделения штаба Ладожской ВФ. С октября 1944 г. ст. гидрограф, с января 1945 г. начальник ГП отд. гидрограф. отряда Гидрографического отдела Балтийского флота».

Скажу только одно. Далеко не каждый младший офицер был удостоен трех орденов за боевые дела, в т. ч. ордена Красной Звезды в тяжелом, оборонительном, кровавом 1942-м. Тогда награды присваивали, буквально «штучно».

О герое книги Чуروه-старшем, о его деятельности в послевоенные годы я и Карпов в другой своей книге «Деятели военно-морской науки» (2019) написали: «Слушатель ВМАКВ им. А. Н. Крылова (10.1945–3.1950), адъюнкт, с мая 1952 г. преподаватель, с декабря 1953 г. ст. преподаватель кафедры гидрографии ВМАКВ. С декабря 1958 г., после объединения кафедр, ст. преподаватель кафедры военной гидрографии и кораблевождения ВМАКВ. В июне 1960 г., после объединения ВМА и ВМАКВ им. Крылова, назначен ст. преподавателем кафедры военной гидрографии и океанографии ф-та радиоэлектроники Военно-морской академии. С октября 1963 г. начальник кафедры № 7 ф-та вооружения ВМА. Доктор технических наук (1964), профессор (1965). Известный ученый в области космической навигации, внесший большой вклад в разработку теории и создание космических систем навигации первого поколения. Автор ряда монографий, в т. ч. «Определение и прогнозирование орбит космических аппаратов» (1970), «Спутниковые системы радионавигации» (1977), «Космические средства судовождения» (1979). В феврале 1972 г. уволен в запас по болезни. С марта 1972 г. профессор кафедры теории управления ЛГУ им. А. А. Жданова. Награжден 2 орденами Красного Знамени (1944, 1956), орденом Отечественной войны I ст. (1945), 2 орденами Красной Звезды (1942, 1951), медалями».

Кратко, но ёмко.

Вернемся к рукописи. Характерной чертой изложения является высокая эрудиция В. Е. Чурова, его энциклопедические знания тонкостей, на первый взгляд, мелких деталей устройства кораблей, их вооружения и техники, особенностей формы одежды офицеров и флотских ритуалов и обычаев. Следует отметить, что автор длительное время работал в ЦВМА, ныне Архив ВМФ, г. Гатчина Ленинградской обл. Он подкреплял документальными сведениями воспоминания, полученные от участников событий, ветеранов Великой Отечественной войны. Это придает рукописи научную ценность, историческую достоверность. Многочисленные, до сих пор не опубликованные фотографии, увеличивают ценность книги, добавляют ей колорит, ни с чем не сравнимый «запах флотской истории», пропитанной запахами пота, крови, талантов ее героев.

Убежден, что книга найдет тысячи благодарных читателей, ждущих ярких, правдивых книг.

*Капитан 1 ранга в отставке  
Виктор Михайлович Йолтуховский, доктор военных наук,  
профессор, старший научный сотрудник 9-го (исторического) НИО ВУНЦ ВМФ  
«Военно-морская академия», член редколлегии журнала «Морской сборник»*



## ПОЧТА НЕПТУНА

«Разговор с Жюлем Верном о “Почте Нептуна”» — так назывался мой первый рассказ, написанный для ленинградской детской газеты «Ленинские искры» в другой стране в другое, весьма отдаленное от наших дней, время. В рассказе на целую полосу газеты (в половину от полосы «Правды»), шла речь о письмах и документах, запечатанных в бутылки и брошенных в океан.

Потом я писал рассказы о морских приключениях в «Ленинские искры» от имени Джона Сильвера, персонажа «Острова сокровищ» Стивенсона. Моим соавтором стал Давид Яковлевич Эйдельман, автор известной книги о кораблекрушениях «SOS», работавший в Инспекции Регистра СССР по судоходству на Дворцовой набережной в бывшем дворце Дмитрия Кантемира, и снабжавший меня отличными материалами.



Заставки к «Рассказам Джона Сильвера» в газете «Ленинские искры». Автор, если я не ошибаюсь, Георгий Георгиевич Светозаров, художественный редактор газеты.

Бумаги и фотографии, различные предметы, послужившие основой нынешнего повествования, не вынуты из бутылки, вынесенной волнами вместе с иным мусором на берег — да они в ней и не поместились бы.

Все хранится у меня дома в картонных коробках и будит воспоминания о море и моряках. На основе своих морских архивов, находясь на совершенно иной ступени знания и жизненного опыта, я написал «за Нептуна» несколько новых писем. Да простит меня морская царь...

## ПИСЬМО ПЕРВОЕ

# Младые лета

**М**орскими офицерами были: мой отец, капитан 1 ранга-инженер Евгений Петрович Чуров, и дальний предок, отставной капитан-лейтенант Александр Анисимович Балбеков, при Екатерине II командовавший трофейным турецким галиотом на Дунае и владевший в 1770-х годах имением в Новолadoжском уезде Новгородского наместничества, где-то вверх по правому берегу Волхова около Веси и Изсада (Иссада). Позднее имение вместе с уездом перешло в границы Санкт-Петербургской губернии.

Во время Великой Отечественной войны до осени 1944 года в Новой Ладоге помещался штаб Ладожской военной флотилии. Отец служил на Ладоге с 1940 до начала осени 1944 года.

Начиная с середины семидесятых годов прошлого XX века, я сам обошел все озеро на экспедиционных судах, поднимался по Волхову и Свири, спускался по Неве, попадал и в шторм и в штиль.

Вот снова скрещение судеб в моей семье.

В 1970 году выпускник 38-й физико-математической школы Володя Чуров смотрел на Неве праздник окончания средней школы «Алые паруса», проводившийся тогда официально только второй раз. По Неве шла под красными парусами стальная шхуна с красиво наклоненными назад двумя мачтами — тогда она называлась «Ленинград», сейчас — «Надежда». Шхуна дожила до наших дней и считается трофеем, бывшей немецкой яхтой «Seeteufel», что в переводе на русский язык звучит не слишком подходяще для воспитания молодежи — «Морской дьявол».

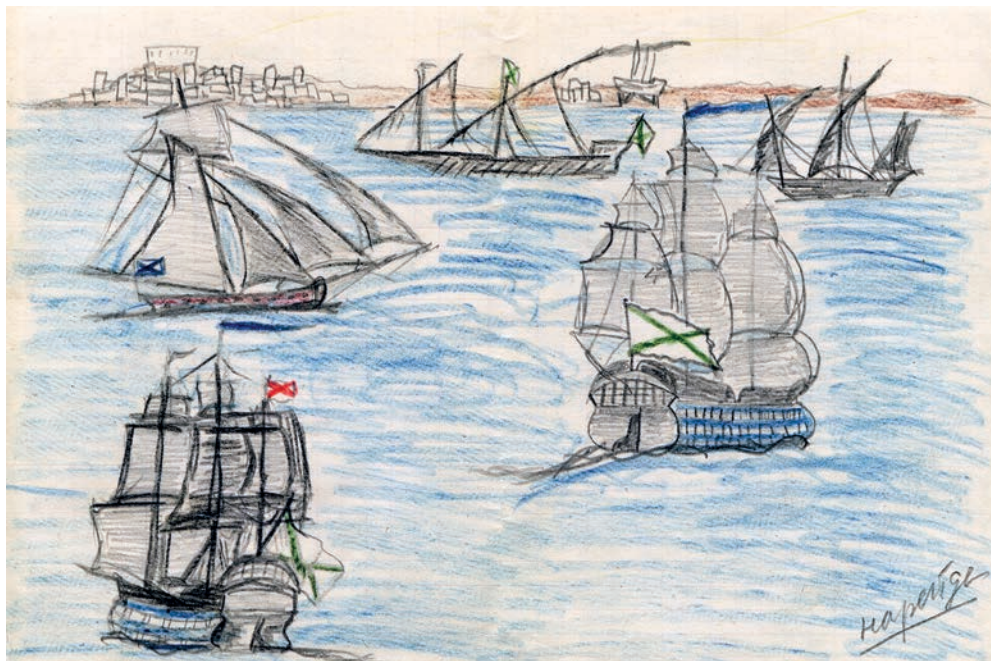
Осенью 1970 года я уже был студентом физического факультета Ленинградского Государственного Университета имени Андрея Александровича Жданова, с удовольствием отпустил бороду, символ свободы, мечтал о море, космосе и журналистике.



Владимир Евгеньевич Чуров в черной цигейковой шубке в марте 1955 года в возрасте двух лет на руках у капитана 2 ранга Евгения Петровича Чурова в Ленинграде на набережной у крейсера «Аврора». Моряки тогда и зимой носили под шинелью белое шелковое кашне.

Товарищ мой детства Андрей Денисов, тоже сын капитана 1 ранга, выпускник 11-й языковой школы, мечтал о дипломатической карьере. Он уехал в Москву, поступил в МГИМО и позднее достиг должности первого заместителя министра иностранных дел и высшего дипломатического ранга Чрезвычайного и Полномочного посла, равного по современной Табели о рангах генералу армии. В 2020 году Андрей служит послом в Китае.

Я не мечтал о дипломатической карьере, но в 1990 году оставил море



В 1966 году, в тринадцатилетнем возрасте, я абсолютно ничего не знал о моряке екатерининских времен Александре Анисимовиче Балбекове, поступившем в Морской корпус в 1761 году, произведенном в мичманы в 1771 году, и закончившем русско-турецкую войну лейтенантом в 1774 году — моем предке в шестом колене. Балбеков плавал рекою Дунаем от Измаила к Черному морю, охранял Сулинское гирло Дуная, ходил по Черному морю (Ф. Веселаго. «Общий морской список» Том III, часть III, СПб., 2013). Но уже в 1966 году я изобразил цветными карандашами весьма сходно русский флот века осмнадцатого на Черном море под Андреевскими флагами.

и космос и занялся международными отношениями. Вышший дипломатический ранг мне присвоил Президент осенью 2019 года, и я построил себе добротный парадный мидовский мундир с ручным шитьем на воротнике и обшлагах, хотя всю жизнь мечтал об адмиральском...

Первые годы в инженерах я ходил по Ладожскому озеру на университетской «Ангаре». Довольно быстроходное, с двумя V-образными 12-цилиндровыми дизелями М401 по 1000 лошадиных сил от «Метеоров», судно имело стальной корпус с транцевой кормой и легкосплавную рубку. Дизеля были рассчитаны на малосернистое топливо, которое приходилось возить прямо с Киришского нефтеперерабатывающего завода, благо председатель рыболовецкого колхоза имени Калинина, папин друг со времен войны, давал бензовоз.

Капитан утверждал, что «Ангара» — перестроенный бывший английский торпедный катер, полученный в годы войны по ленд-лизу. К сожалению, никаких документов об «Ангаре»



На память о празднике выпускников остался мне значок, изготовленный на Ленинградском Монетном дворе. А гриновский трехмачтовый галиот «Секрет» я и сам умею рисовать в чем Вы убедитесь, прочитав всю книгу.





Это мой первый «корабль» — весельная лодка на Южном пруду в Центральном парке культуры и отдыха имени Сергея Мироновича Кирова в Ленинграде в 1957 году. Отец с раннего возраста учил меня гребти, умение это сохранилось по сию пору.



Автор в молодости в образе «озерного волка».



Научно-исследовательское судно Ленинградского университета «Ангара» в 1981 году на Волхове, у причала рыболовецкого колхоза имени Калинина в Новой Ладоге.

и ее «жизненном пути» сейчас найти не удалось, несмотря на то, что поисками занимался лично ректор Николай Михайлович Кропачев. Корпус более всего похож на корпус 60-футового английского торпедного катера (МТВ) «Vosper» и совпадает с ним по основным размерениям.

Похоже, что на память об «Ангаре» остались только мои фотографии.

Рыболовецкий колхоз имени М. И. Калинина на Ладоге десятилетиями процветал, управляемый с 1960 по 1986 год железной рукой председателя Алексея Николаевича Суханова — «Хозяина Ладоги» почти двухметрового роста. По берегам впадающих в озеро рек при нем построили рыбоводные хозяйства. У колхоза была морская база в Усть-Нарве и собственная верфь в Новой Ладоге, где серийно строили для рыбаков



«Ангара» на слипе судоремонтных мастерских (СРМ), фактически верфи, рыболовецкого колхоза имени Калинина.

▼ Если уважаемый читатель думает, что перед ним малый стальной бот-сетеподъемник (МСП) полным водоизмещением 13 тонн с дизелем мощностью 80 лошадиных сил, построенный в Новой Ладоге на верфи рыболовецкого колхоза имени Михайлы Ивановича Калинина, — то он отчасти заблуждается. На фотографии — научно-исследовательское судно (НИС) «БИТ» ленинградского Института озераведения АН СССР.



всей страны средние (ССП) и малые (МСП) сетеподъемники, один из которых купил Институт озераведения и переоборудовал для научных исследований на озере.

Несмотря на маломерность, «БИТ» по штату считался полноценным академическим НИС. При походе вверх по Волхову для картирования загрязнений, мы запросили и получили согласно статусу НИС внеочередной проход через шлюз Волховской ГЭС. Кораблик ошвартовался в подходном канале перед нижними воротами шлюза, а я поднялся в диспетчерскую. Произошел следующий диалог:

- Где же ваше судно?
- Так вот же оно, справа внизу у причала. Мы готовы к шлюзованию.
- Вы же заказывали внеочередной проход для научного судна Академии наук, а не для этой мелюзги.

— А это и есть научное судно АН СССР — вот документ.

— Ну, ладно, сейчас откроем ворота...

В новые времена колхоз разорили. Базу в Усть-Нарве забрали эстонцы безо всякой компенсации. Верфь, кажется, сохранилась и предлагает те же ССП, МСП, малые рыболовецкие боты, прогулочные суда длиной до 25 метров, стальные лодки.

## О БЫВШЕМ «ХОЗЯИНЕ ЛАДОГИ»

Здесь к месту рассказать чуть подробнее об Алексее Николаевиче Суханове.

...Большой друг отца и всей нашей семьи, Алексей Николаевич родился 4 апреля 1921 года в селе Коростынь на юго-западном берегу Ильмень-озера, недалеко от устья Шелони. Стоящее на старинном тракте, ведущем в Старую Руссу и далее в Москву, село это было не простым, а дворцовой вотчиной, поставляло рыбу из Ильменя, фрукты и пастилу к Императорскому двору. Каменную церковь Успения Пресвятой Богородицы в селе по приказанию Екатерины I выстроили по проекту итальянского архитектора. В Коростыне стоит двухэтажный, с первым каменным этажом и вторым — деревянным, но с четырехколонной лоджией, «Дом для приезда начальствующих лиц» или «Путевой дворец». Его построил по распоряжению генерала Аракчеева в двадцатых годах XIX века сам Василий Петрович Стасов.

Русские люди ныне сильно измелъчали физически и нравственно, утратили крепость и силу духа. Алексей Суханов же был истинным новгородцем старого закала, потомком ушкуйников — саженого роста, косою сажени в плечах, с пудовыми кулаками, высоколобым, с крупными чертами обветренного лица. Нрав и голос у него были соответствующими.

Семью и колхозников держал в строгости, как во время войны разношерстные команды транспортов Ладожской флотилии.

Мы бывали у него в доме в Новой Ладоге на улице Пескова в колхозной слободе между старым и новым ладожскими каналами. Без свежей рыбы не возвращались. Однажды, уже в мои зрелые лета, угостил он меня такой мягкой медовухой, которая пилаась совершенно легко и приятно, но встать из-за стола не стало потом возможности, ноги на малое время просто отказались ходить.

Войну Суханов начал старшиной, а после окончания краткосрочных командирских курсов стал штурманом канонерской лодки «Шексна», с 1942 года ходил по Ладожскому озеру на транспорте.

В воспоминаниях («Для тебя, Ленинград». М., 1978) вице-адмирала Виктора Сергеевича Черокова, с 9 октября 1941 года до окончания боевых действий на Ладоге в 1944 году, командовавшего Ладожской военной флотилией, первый раз фамилия Суханова упоминается на 93-й странице, при рассказе о героических рейсах по водной трассе «Дороги жизни» между Осиновцом и Кобоной транспорта «Ханси», потерявшего в 1942 году двух командиров:

*«На переходе из Осиновца в Кобону судно атаковала группа вражеских бомбардировщиков. моряки отбивались от них огнем единственной сорокапятки и двух «мак-*





Озерная флотилия состояла из разнообразных, в большинстве своем приспособленных, но хорошо вооруженных, судов, вместе составлявших значительную силу, многократно превосходящую маломерный флот финнов, немцев с паромами Зибеля и итальянцев с четырьмя торпедными катерами.

Канонерская лодка «Шексна» водоизмещением 400 тонн, паровой машиной в 600 лошадиных сил и «парадным» ходом 11 узлов была построена финнами в Сортавале в 1936 году в качестве озерного ледокола «Aallokas». С началом «Зимней войны» с СССР «Ааллокас» вооружили, а после ее окончания судно осталось на озере и в 1941 году вошло в состав Ладужской военной флотилии (ЛВФ), снова как канонерская лодка с двумя 76,2/55 калиберными орудиями 34-К, одним 20-мм автоматом 2-К, двумя крупнокалиберными пулеметами ДШК и счетверенной установкой пулеметов «Максим».

На известном снимке, приведенном в книге В. С. Черокова, «канонерская лодка «Шексна» пробивает во льдах путь каравану. Баржу ведет буксир «Гидротехник».

*символ». Командир транспорта старший лейтенант Глеб Петрович Коркин умелым маневрированием уклонился от прямого попадания бомб, но четыре 250-килограммовые бомбы разорвались вблизи судна. Почти вся верхняя команда была поражена осколками. Погибли командир транспорта, его помощник старший лейтенант А. Н. Спорышев, получил тяжелое ранение комиссар техник-интендант 2 ранга И. М. Богданов».*

Этот бой произошел 6 сентября 1942 года. На судно был назначен новый помощник командира — лейтенант Суханов. А 27 сентября транспорт вновь отразил атаку немецких самолетов:

*«А транспорт «Ханси» неумоимо бороздил воды озера под бомбами и снарядами. Вскоре он снова выдержал тяжелый бой с пятью «юнкерсами», напавшими на него на середине малой трассы, вне досягаемости наших береговых зенитных батарей. Снова до последней возможности били по врагу артиллеристы и пулеметчики, сбивая самолеты с боевого курса, и снова бомбы рвались поблизости и осколки пробивали борт и надстройки. Транспорт опять понес тяжелые потери. В том числе мы лишились нового командира корабля старшего лейтенанта Ивана Сильвестровича Михайловского. В командование вступил его помощник лейтенант Алексей Николаевич Суханов, получивший несколько ранений. Он привел транспорт в Кобону».*

Особая активность немецких летчиков в сентябре 1942 года объяснялась подготовкой к новому наступлению на Ленинград. В рамках операции «Северное сияние» («Nordlicht») планировалось обойти город с востока, отрезать его от Ладоги и соеди-





Транспорт ЛВФ «Ханси» («Hansi») водоизмещением 365 тонн и вместимостью 212 брт построили в 1905 году в Швеции, тогда он назывался «Kalmarsund VIII» (vescherka-spb.ru). Грузо-пассажирский пароход ледокольного типа в 1932 году купила эстонская судоходная компания для перевозок между материком и островами. С началом войны пароход Эстонского морского пароходства с «парадным» ходом 7 узлов мобилизовали для Балтийского флота и вооружили одной 45-мм пушкой 21-К и одним крупнокалиберным пулеметом ДШК. Ему присвоили обозначение ВТ-562. (forums.airbase.ru)

ниться с финнами, после чего приступить к решающему штурму. Для этого после падения Севастополя из Крыма под Ленинград были переброшены части 11-й армии во главе с генерал-фельдмаршалом Эрихом фон Манштейном и тяжелые осадные орудия.

Командир «Ханси» старший лейтенант Михайловский во время боя с самолетами противника получил тяжелое ранение «в нижнюю полость ребер», но после излечения вернулся в строй и командовал сторожевым кораблем № 13 Охраны водного района Главной базы Краснознаменного Балтийского флота (ОВР ГБ КБФ). За бои 1942 года был награжден орденом Красной Звезды (pamyat-nagoda.ru).

Получил первую награду, орден Красной Звезды, и помощник командира военного транспорта «Ханси» лейтенант Алексей Николаевич Суханов, русский, рабочий, кандидат в члены ВКП(б) с 1939 года, до этого уже трижды раненый — тяжело и легко в 1941 году, тяжело в 1942 году в бою 27 сентября 1942 года. Описание боя в наградном листе, подписанном 5 декабря 1942 года очередным командиром «Ханси» старшим лейтенантом Константином Евгеньевичем Александровым, из капитанов Балтийского морского пароходства, и командиром отряда транспортов капитан-лейтенантом Владимиром Павловичем Беляковым (pamyat-nagoda.ru), несколько отличается от рассказа Черокова:

*«При атаке корабля 6 самолетами Ю-88 и 12 самолетами “ME-109” 5 [неразборчиво] 42 г. получив 19 осколочных ранений остался на командном посту, заменив тяжело раненого командира, довел корабль до базы.*

*Во время атаки своей смелостью стойкостью воодушевлял личный состав, что дало возможность вывести и сохранить корабль, который имел сравнительно малые повреждения.*

*Достоин награждения орденом «Красная Звезда»».*

Второй раз вице-адмирал Чероков вспомнил о Суханове в главе «Третья военная навигация», посвященной событиям 1943 года, уже после прорыва блокады Ленинграда, когда стала действовать железная дорога по южному берегу озера. Но она находилась под постоянным обстрелом и поезда ходили только ночью, поэтому интенсивность перевозок по льду и по водным трассам не снизилась, а даже увеличилась, ведь началась подготовка к окончательному разгрому немцев под Ленинградом в январе 1944 года.

*«По большой трассе первый конвой был отправлен из Новой Ладоги в Осиновец только 28 мая. С первого же рейса взял хорошие темпы личный состав транспорта «Стензо». Это было небольшое судно специальной постройки, с одним трюмом, занимающим его носовую и центральную часть. Весной 1943 года в командование транспортом вступил лейтенант Алексей Николаевич Суханов, воспитанник флотилии. В 1941 году, когда он был еще старшиной, мы послали его на курсы младших лейтенантов. Окончив их, он плавал помощником командира «Ханси». А теперь вот стал командиром корабля. Волевой, решительный, строгий и внимательный к подчиненным, он быстро завоевал авторитет. (Воспользуюсь случаем и, забегаю вперед, скажу, что в 1948 году А. Н. Суханов по состоянию здоровья демобилизовался. Сначала работал капитаном флота рыбо-промысловой станции, а с 1960 года — бессменный председатель крупного рыболовецкого колхоза имени М. И. Калинина в Новой Ладоге. Алексей Николаевич пользуется большим уважением в городе. Под его руководством колхоз создал собственную верфь, с нее сходят рыболовецкие суда, которые можно встретить не только на Ладоге.)».*

Мелкосидящий (осадка в грузу около 2,5 метров) транспорт «Стензо» участвовал в высадке озерного десанта на восточный берег Ладоги между Видлицей и Тулоксой с 23 по 28 июня 1944 года. За эту операцию наградной лист на орден Отечественной войны 1 степени (дали орден Красного Знамени) на Суханова подписал 30 июня 1944 года временно командовавший отрядом транспортов, начальник штаба отряда капитан 2 ранга Михаил Осипович Котельников, унтер-офицер — баталёр еще старого флота (ramyat-paroda.ru):

*«Лейтенант СУХАНОВ за период боевой десантной Тулоксинской операции с 23 по 28 июня 1944 года проявил себя как один из активных и энергичных участников в операции. Тов. СУХАНОВ отлично (организованно и быстро) произвел посадку десанта и погрузку техники на корабль, правильно организовал размещение и обеспечение десанта на переходе.*

*В период высадки 23 и 24 июня, под артиллерийским и минометным огнем, невзирая на личную опасность, проявляя разумный риск, тов. СУХАНОВ проявил мужество и настойчивость, имея целью, как командир корабля, высадки десанта в кратчайший срок и выполнил это отлично.*



Типичный балтийский каботажник с одной фок-мачтой и машиной в корме транспорт ВТ-541 ЛВФ «Стензо» водоизмещением 328 тонн (вместимостью 158 брт) построили в 1897 году в Дании и нарекли «Pauline», с 1924 года — «Stensø». Под эстонским флагом товарный пароход плавал всего несколько месяцев в 1940 году (sovnavvyww2.aig.ru). По мобилизации вошел в состав КБФ и ЛВФ. Был вооружен двумя 45-мм полуавтоматическими пушками 21-К. паровая машина в 80 лошадиных сил позволяла идти 7-узловым ходом. (forums.airbase.ru)



Räumboot, «Раумбот», R-бот, «Прибрежный катер», поздней постройки, к которой относились катера с 4-х сотыми номерами. Имел водоизмещение 140 тонн, дизеля общей мощностью 2550 лошадиных сил позволяли идти со скоростью до 21 узла. Кроме трального вооружения имел 3,7-см зенитную пушку и 2 или 3 2,0-см автомата. Численность немецкого экипажа — 38 человек. У Суханова на борту было меньше.

*В дальнейшем, в условиях штормовой погоды (7–9 баллов), тов. СУХАНОВ прекрасно справился со всеми операциями по перевозкам по обеспечению десантной операции.*

*За проявленное личное мужество, организованность и отличное выполнение поставленной задачи в десантной операции, лейтенант СУХАНОВ достоин награждения орденом «ОТЕЧЕСТВЕННОЙ ВОЙНЫ 1 СТЕПЕНИ».*

Первый десант в междуречье Видлицы и Тулоксы моряки высаживали ровно 25 лет назад — в июне 1919 года, чтобы разгромить наступающую белофинскую «Олонецкую добровольческую армию», составленную из разнообразной швали.



Переименованный в тральщик ТЩ-100 и вооруженный двумя 45-мм орудиями, двумя крупнокалиберными пулеметами ДШК и одним «Максимом», бывший озерный буксирный пароход и минный заградитель во время короткой «Зимней войны» достался нам от финнов. До 1940 года он носил имя «Aunus» — финское название Олонца. Паровая машина мощностью 280 лошадиных сил обеспечивала ход до 10,5 узлов.

Утром 22 октября 1942 года ТЩ-100 под командованием старшего лейтенанта Петра Константиновича Каргина (для отца — «Пети Каргина»), находясь вместе с катером «МО-171» в дозоре к северу от острова Сухо, обнаружил подходившую к острову вражескую флотилию с десантом и вступил в бой, закончившийся после подхода основных сил ЛВФ нашей полной победой — отступлением противника со значительными потерями.

В 2019 году после косметического ремонта за счет спонсора корабль, хоть и изуродованный антивандальными закрытиями с нарисованными иллюминаторами, выглядит прилично.

Видлицкую операцию изучали потом в Военно-морской академии и в училищах.

Первый бросок десанта утром 23 июня 1944 года обошелся почти без потерь, но высадку второго эшелона и подвоз боепитания осложнил разыгравшийся шторм. Все же морские бригады при поддержке кораблей флотилии удержали и даже расширили захваченный плацдарм, нанесли финнам серьезные потери и в ночь с 27 на 28 июня соединились с нашими частями, наступавшими от Свири.

В феврале 1945 года началась очистка Балтийского моря от многочисленных мин. Из трофейных немецких катерных тральщиков «Раумботов» — «Räumboot», в Свиномюнде (Свиноуйсце) была сформирована 2-я бригада траления Юго-Западного морского оборонительного района КБФ (ЮЗМОР КБФ).

Старшего лейтенанта Суханова назначили командиром R-416. Скоро он заработал еще одну награду: был представлен 3 февраля 1946 года исполняющим обязанности командира дивизиона R-ботов к ордену Отечественной войны 1 степени, но получил 2-ю степень этого ордена (pamyat-naroda.ru):



*«Принял в Свинимюнде тральщик № 416 бывшего немецкого флота. В кратчайшие сроки практически освоился с техникой имеемой на корабле, настойчиво и неустанно готовил личный состав и материальную часть к переходу с Свинимюнде в Военно-Морскую базу Пиллау.*

*На переходе Свинимюнде — Пиллау в составе дивизиона его действия были грамотны, подчиненный личный состав отлично справился со своими обязанностями, что в конечном счете обеспечило успешный переход корабля.*

*При большом недокомплекте личного состава, корабль выполнил ряд заданий:*

*а). Конвоирование дивизиона КФК Пиллау — Либава в условиях зимне-штормовых. Его катер прибуksировал два КФК, у которых вышли из строя моторы. Это удалось благодаря отличной подготовке личного состава и его самого. Его решения были точные и быстрые, в случае задержки взятия на буксир, КФК могли быть выброшены на берег. Поставленная задача была выполнена на отлично.*

*б). Сопровождение катеров Либава — Виндава в зимне-штормовых условиях.*

*в). Сопровождение катеров БМО Либава — Пиллау в зимне-штормовых условиях, задание выполнено.*



**С кормы «антивандалный» ТЩ-100 смотрится приличнее — более похож на корабль.**



**Буксирный пароход «Харьков» участвовал в прокладке кабелей по дну Ладожского озера и перевозках. Рубка и труба из металлических листов — муляжи, рубка была деревянной.**

*Во всех случаях проявлены его грамотные действия, настоящие организаторские способности, что в конечном счете обеспечило дивизиону выполнение общей основной задачи.*

*Т. Суханов ведет большую воспитательную партийно-политическую работу в дивизионе. Безгранично предан Родине и делу нашей большевистской партии. Офицер — активный участник Великой Отечественной войны. Достоин награждения орденом «Отечественной войны I степени».*

*В ЮЗМОР входили три военно-морские базы КБФ — Либавская, Пиллауская и Кольбергская (Кольберг и Свинемюнде) — между ними и осуществлялись переходы.*

*«КФК» — это трофейные немецкие катера «КФК» — «Kriegsfischkuttes», водоизмещением 110 тонн, одним 175-сильным дизелем, позволявшим идти со скоростью не более 12 узлов, вооруженные глубинными бомбами и несколькими 20-мм автоматическими пуш-*



Алексей Николаевич Суханов (в центре, шестой справа) с ветеранами ЛВФ на территории колхозной верфи в День Военно-Морского Флота 26 июля 1992 года.

ками. Их сконструировали, как свидетельствует название, по типу рыболовных сейнеров. В СССР КФК использовали в основном в качестве тральщиков, а потом передали рыбакам. Знакомый с ними Алексей Николаевич Суханов потом строил суда подобного типа, средние рыболовные боты (СРБ), может быть, даже по трофейным чертежам, для рыбаков на своей верфи в Новой Ладоге.

БМО — бронированные малые охотники за подводными лодками проекта 194, построенные в годы войны в Ленинграде для Балтийского флота. Водоизмещение катера около 60 тонн, скорость хода до 26 узлов обеспечивалась двумя мощными моторами «Паккард» общей мощностью 2400 лошадиных сил. Экономическим ходом в 6 узлов шли под одним мотором «ЗИС-5». Вооружение состояло из 45-мм пушки, 37-мм автомата и нескольких спаренных крупнокалиберных (12,7-мм) пулеметов ДШК, глубинных бомб и мин заграждения.

В 1985 году Алексей Николаевич Суханов в добавление к трем боевым орденам получил все же второй орден Отечественной войны — 1-й степени, но массового юбилейного, «экономного горбачевского» образца — целиком штампованный из серебра, с позолоченными, вместо золотых, штралами, серпом и молотом.

Суханов руководил собранным в 1933 году из мелких рыболовецких артелей ладожским колхозом с 1960 по 1986 год, затем оставался в нем на почетной должности. По его инициативе в городе на набережной Ладожской флотилии установили геройский тральщик ТЩ-100, участник боя у острова Сухо, и буксирный пароход «Харьков». Перед установкой тральщик восстанавливали на колхозной верфи.



**Могила Алексея Николаевича Суханова возле Никольского собора бывшего Николо-Медведского монастыря в Новой Ладоге.**

Последний раз я встречался с Сухановым то ли в конце 1992-го, то ли в 1993 году, когда он жаловался на «независимых» эстонцев, отнявших Межколхозный дом отдыха и межколхозную базу тралового флота с имуществом рыболовецкого колхоза в Усть-Нарве.

Я тогда был экспертом в Российской государственной делегации на межгосударственных переговорах России и Эстонии и неоднократно указывал на необ-

ходимость включить в соглашение о разделе имущества обеспечение права на частную и колхозно-кооперативную собственность, а так же на активы предприятий и организаций, планируемых к приватизации. К сожалению, глава делегации, посол Василий Васильевич Свириин имел совсем другие директивы и мою позицию не поддержал.

Вскоре, после нелестного высказывания о проектах миграционного соглашения и законе о гражданстве Эстонии, меня и вовсе попросили покинуть переговоры.

Алексей Николаевич Суханов скончался 11 июля 1999 года, и похоронен возле церкви на городском кладбище в Новой Ладоге. Директор Новолдожского музея Марина Николаевна Брыкина любезно прислала мне фотографии его скромной могилы.

Но вернемся к корабликам, на которых я плавал.

10 лет, с конца 70-х до конца 80-х годов прошлого столетия, мы вели совместные работы с Морской инспекцией Эстводхоза, начальником которой был Олев Лухтейн. Патрульное судно «Арго», Patrull-laev Argo, базировалось в Пирите и регулярно выходило для контроля состояния акватории на восток мимо острова Аэгна в залив Мууга, где строился для всего Советского Союза Новоталлинский порт;



Патрульное судно Морской инспекции Государственного комитета Совета Министров Эстонской ССР по мелиорации и водному хозяйству («Эстводхоз») «Арго» в Таллине в 1985 году. Я — ведущий инженер ОКБ Аэрокосмической аппаратуры «Интеграл», судно — рейдовый катер проекта 1415 «Фламинго», построенный на Сосновском судостроительном заводе на берегу реки Вятки. Водоизмещение — 57 тонн, дизель ЗД12 мощностью 300 лошадиных сил позволял идти со скоростью 12 узлов. Для плавания среди островов от Таллинского до Рижского залива мореходности вполне хватало.





Лицевая и оборотная стороны серебряной медали лауреата ВДНХ СССР, полученной в 1989 году «За достигнутые успехи в развитии народного хозяйства СССР». Диаметр 29 мм, изготовлена из томпака с серебрением. Некоторые антикварные сайты в Интернете ложно относят появление медалей такого размера с изображением скульптуры Веры Мухиной «Рабочий и колхозница» к 1990 году.



Приезжая на ВДНХ по служебной надобности, для входа я просто покупал десятикопеечный билет. Так было проще и быстрее, чем оформлять пропуск.



◀ Павильон № 36 «Мелиорация и водное хозяйство» на ВДНХ СССР, где выставлялся наш спектрополяриметр. Предоставление на выставку действующего прибора и описания аттестованной методики измерений было обязательным условием получения медалей ВДНХ. Сейчас в этом павильоне «Музей Кино» — перефразируя Ленина, можно сказать, что для современной России «кино является важнейшим из искусств, а наука о водных ресурсах и их охрана — дело десятое, павильона недостойное».

на запад — в Моонзунд для обследования проливов и плесов среди островов архипелага. Самым тщательным образом инспектировалась акватория гаваней Таллинского порта и вдоль берегов полуостровов Пальяссааре и Копли.

Сначала наша аппаратура и методы измерения площади и объема загрязнения считались экспериментальными, потом они прошли всесоюзную аттестацию и стали законным средством определения ущерба окружающей среде. Мы с Олевом удостоились серебряных медалей Выставки достижений народного хозяйства (ВДНХ). Медаль стала моей первой наградой.

...Вернувшись 2 мая 1980 года из первой в жизни зарубежной поездки в Польшу с молодежной туристической группой, я почти все лето работал в Эстонии с нашей аппаратурой на борту «Арго». Соответственно, из всей программы Московской Олимпиады я посмотрел в Ленинграде один футбольный матч групповой части турнира.





На фотографии только часть команды «Арго». Слева направо:

механик Харальд, большой любитель домашней браги, отменно жарил свежельвовленную в подогретой воде вокруг работавшего тогда на изотопных элементах маяка на Таллинской банке (Ревельстейн), Tuletom Tallinnamadal, треску; ведущий инженер ОКБ аэрокосмической аппаратуры «Интеграл» Владимир Чуров; сотрудница Морского управления Эстводхоза Лариса Парфенюк, хорошо рисовала карты загрязнений, но в 1987 году уехала к мужу, служившему в Германии; сотрудница Морского управления Эстводхоза Ирина Белова, дочь нашего «заклятого врага» начальника Эстрыбпрома — мы штрафовали рыбаков за слив мазута с береговых баз; матрос Аво Метс; начальник Морского управления Эстводхоза Олев Лухтейн, сын Народного Художника Эстонской ССР Пауля Карловича Лухтейна (1909–2007), автора многочисленных превосходных гравюр, каллиграфа и, между прочим, автора рисунка флага ЭССР.

Зато на Олимпийской регате, проходившей в Таллинском заливе, я оказался самым «привилегированным» зрителем. Для регаты был специально построен в Пирите Олимпийский центр парусного спорта, а швартовавшийся рядом в яхт-клубе «Арго» стал одним из судейских судов. Все гонки под парусами с него были видны гораздо лучше, чем с берега.



Билет на футбольный матч олимпийского турнира в Группе В между сборными командами Чехословакии и Нигерии. Игра проходила на стадионе имени Кирова, достроенном после войны по уникальному проекту — трибуны разместили на склоне насыпанного кольцевого земляного вала. Памятник архитектуры и памятник блокадному Ленинграду снесли в 2006–2007 годах ради «инопланетной» «Газпром Арены».

Скучный матч проходил при практически пустых трибунах, недаром билеты продавали со скидкой 70%. Он закончился со счетом 1:1.



Два значка Олимпиады-80. Олимпийский мишка-капитан изготовлен Челябинской фабрикой художественных изделий; Челябинск расположен далеко от моря, оттого полосы на тельняшке не черные, как у моряков, а голубые, как у десантников. Челябинскому «Танкограду» следовало бы поручить производство мишек-танкистов.

На жестяном значке завода «NORMA» изображен талисман Олимпийской парусной регаты в Таллине — тюлененок Вигри, единственный в олимпийской истории талисман отдельного вида спорта (просто эстонцы в очередной раз показали свою «суверенную» особенность, а Москва в очередной раз с этим смирилась).

Роскошный, по тем временам, Центр парусного спорта с гостиницей, рестораном, деловыми помещениями и спортивными залами, с панорамным видом на залив и гавани, морскую и речную, и даже с двумя, занимавшими, каждая, по большой комнате на первом этаже, отечественными ЭВМ, не должен был пустовать и после окончания Олимпиады.

С 5 по 14 июля 1985 года Олимпийский центр проводил гонки XXXV Международной Балтийской парусной регаты олимпийских классов яхт: «Финн», «470», «Солинг», «Летучий Голландец», «Звездный», «Торнадо» и крейсерских ([www.barque.ru](http://www.barque.ru)).

«Арго» вновь избрали судейским судном, ночевать на нем временно было нельзя. Интерес к соревнованиям был столь велик, что мне, приехавшему на очередной экспедиционный сезон, не досталось места в приличной гостинице, «Олимпии» или «Виру». Номер мне забронировали в принадлежавшем Эстрибпрому «Океане» на Пальясааре — гостинице для межрейсового отдыха рыбаков и бесквартирных сотрудников.

Посмотрел я несколько гонок, проштемпелевал конверты на Таллинском почтамте, а уж после началась у нас работа, которой хватало, особенно в мутных водах акватории строительства Новоталлинского порта.

В советское время Олимпиады еще не имели постыдной репутации насквозь коммерциализированных, по-русски — продажных, соревнований, но международная политика уже властно вмешивалась в их проведение.

В 1980 году США организовали бойкот Московской Олимпиады под предлогом ввода советских войск в Афганистан, на самом же деле, из-за обиды за проигрыш при выборе места проведения игр. К бойкоту присоединилось более 60 стран.

Через четыре года СССР с тринадцатью союзными странами отказался от участия в Олимпиаде в американском Лос-Анджелесе.

Тогда родилась идея проводить в середине олимпийского четырехлетия, попеременно в СССР и США примирительные Игры Доброй Воли, Goodwill Games. Первые игры состоялись в Москве в 1986 году. Парусные соревнования снова проходили на базе Таллинского центра парусного спорта в Пирите с 12 по 18 июля, «Арго» их обеспечивал, но я приехал позднее, чтобы не терять времени на сторонние развлечения.

Конверт я погасил в специальном отделении связи в Центре парусного спорта 29 июля.

В 1988 году Таллинский залив принимал, перед очередной летней Олимпиадой в Сеуле, XXI чемпионат мира по парусному спорту в классе яхт-катамаранов «Торнадо» — одну из самых зрелищных гонок. «Арго» снова назначили судейским суд-



Конверт со специальным гашением, посвященным Международной Балтийской регате, проходившей в Таллинском заливе 5-14 июля 1985 года.

ном, работы в эти дни у меня не было, — от идущих под парусами яхт грязи нет, а залив почистили, — и я мог спокойно наслаждаться красивой картиной и увлекательным соревнованием.

А победил советский экипаж Юрия Коновалова и Сергея Кравцова ([www.barque.ru](http://www.barque.ru)).

В Пирите рядом с «Арго» у другого, перпендикулярного нашему, причала стояла прославленная Краснознаменная подводная лодка — минный заградитель «Лембит», ставшая с 1979 года открытым для посетителей филиалом таллинского музея Дважды Краснознаменного Балтийского Флота (ДКБФ).

Первоначальная история подводной лодки сильно смахивает на аферу, одну из нескольких, случившихся в Эстонской Республике между двумя Мировыми войнами.

Самыми сильными кораблями «могучего» эстонского флота были бывшие русские турбинные эсминцы-«новики» «Капитан 1 ранга Миклухо-Маклай» («Спартак») и «Автроил», захваченные англичанами в декабре 1918 года. В 1933 году вполне пригодные для дальнейшей службы корабли продали перуанскому флоту, а на полученные от продажи деньги заказали в Англии «Викерс-Амстронгу», «Vickers Armstrong Limited», два подводных минных заградителя надводным/подводным водоизмещением 665/853,4 тонн.



Посвященные Играм Доброй Воли конверт и марка погашены красивым штемпелем отделения связи в Таллинском (Олимпийском) центре парусного спорта 29 июля 1986 года.



Значок с официальной эмблемой чемпионата мира 1988 года по парусному спорту в классе яхт-катамаранов «Торнадо», проходившего в Таллине на базе Олимпийского центра парусного спорта в Пирите.



Конверт, погашенный на Таллинском почтамте специальным штемпелем, посвященным Чемпионату мира в классе «Торнадо», проходившим с 19 по 28 июля 1988 года.





**Patrull-laev Argo, наш «Арго», отходит от причала в яхт-клубе в Пирите. Сзади по корме видна рубка Краснознаменной подводной лодки «Лембит». На рубке установлена советская универсальная полуавтоматическая 45-мм пушка 21-КМ с длинным стволом (почти 70 калибров или 3087 мм).**

Субмарины получили имена «Калев» и «Лембит». Они вошли в строй в 1937 году. Тогда по «разделению труда» между флотами балтийских стран, в случае войны с Советским Союзом эстонский флот должен был минными постановками на линии Таллин — Хельсинки и в Моонзунде препятствовать выходу нашего флота в открытое море.

Между прочим, проданные в Южную Америку эсминцы могли нести по 80 мин заграждения, а купленные подводные лодки — только по 20.

Из артиллерийского вооружения лодки имели по одному скрывающемуся зенитному 40-мм орудию «Бофорс», поднимавшемуся на площадку рубки из специальной шахты.

Советский Союз упредил потенциальных противников. В 1940 году «Калев» и «Лембит» подняли советские военно-морские флаги, а в качестве приложения к двум современным подлодкам стала советской и республика, некогда составленная из Эстляндской, северной части Лифляндской, и небольшого куска Санкт-Петербургской (у Нарвы), губерний.

Во время войны подводный минзаг «Лембит» совершил 7 боевых походов, потопил торпедами не менее двух транспортов. На установленных им минах подорвались тральщик, сторожевой корабль и несколько мелких судов. Лодку наградили орденом Красного Знамени.

В 1943 году скрывающийся в шахте «Бофорс» заменили тумбовой 45-мм пушкой 21-КМ.



Советские значки Музея Двжды Краснознаменного Балтийского флота (ДКБФ) в Таллине и филиала музея — Краснознаменной подводной лодки «Лембит» в Пирите.

О судьбе Музея ДКБФ и его филиала, «Лембита» мне рассказали такую байку.

Музей до 1992 года располагался в нескольких залах Дома Офицеров Флота в Таллине, а «Лембит» стоял у причала в Пирите. Пушка на нем была 21-КМ, но уже не та, что во время войны.

После объявления Эстонией суверенитета, в первые месяцы 1992 года, кто-то предусмотрительный, наверное, из командования Балтийским флотом, распорядился срочно упаковать и погрузить экспонаты музея на баржу в Минной гавани. По другой версии, об эвакуации позаботились сами сотрудники музея.

Из Кронштадта за баржей послали буксир, к сожалению, тихоходный. Ему приказали взять баржу на буксир, привести к месту соединения рек Нарва и Россось, там ошвартовать и вернуться за «Лембитом».

Буксир беспрепятственно забрал баржу из Минной гавани и привел в Россось. Но когда он вернулся за подводной лодкой, на «Лембите» уже развевался сине-черно-белый флаг довоенной Эстонии, а на рубке стоял часовой в неизвестной форме с ружьем.

Приказа вступать в бой безоружная команда буксира не имела. Он повернул обратно, а Краснознаменный «Лембит» остался в Эстонии. Там же остались и вошли в состав эстонского флота два сторожевых катера проекта 1400 «Гриф» и, как минимум, один базовый тральщик. Советскую пушку с «Лембита» сняли.

Рассказ я не проверял, но в те смутные времена такое могло случиться. Сейчас музей находится в Балтийске, бывшем Пиллау.



Патрульное судно «Эколог» Северо-Западного территориального управления Госводинспекции — стальной рейдовый лоцманский катер проекта 1459 полным водоизмещением 88,5 тонн. Катер ходит на двух дизелях ЗД12 по 300 лошадиных сил каждый со скоростью до 12 узлов. «Эколог» построили в 1983 году на Ленинградском судостроительном и судоремонтном заводе «Пелла» на Неве.

На «Экологе» мы работали в Невской губе с 1983 по 1986 год, обследовав все закоулки порта и всю зону строительства «Дамбы» — Комплекса защитных сооружений Ленинграда от наводнений. До Сескара летали с аппаратурой на вертолете КА-26.

У вертолета КА-26 нижняя часть приводной колонки винтов с маслосборником выступает в заднюю кабину и прикрыта серым кожухом из слоистого пластика. Однажды во время полета от вибрации кожух открепился и упал — прямо мне на голову. Я тогда сидел пристегнутым над открытым нижним люком, удар легким «корытом» был не сильным, но грязное масло покрыло меня равномерным слоем от головы до пояса. Прибор тоже оказался в масле.

Первый раз я побывал в Батуми летом 1971 года, когда, «перетрудившись» на первом курсе физфака ЛГУ, отправился отдыхать в Грузию. Начал с Тбилиси, продолжил в горах в Шови у белого памятника Сталину, завершил у моря в Махинджаури по соседству с Батуми, откуда потом возвращался в Ленинград на дизель-электроходе «Россия» до Одессы, где пересел на скорый поезд.

Тогда я еще застал остатки настоящего старого Батума, лишь немного отличавшегося от описанного Константином Георгиевичем Паустовским в 5-й части «Книги о жизни» — «Бросок на юг»:

*«Духанов и кофеен в Батуме было множество.*

*Застекленные двери во всех духанах и кофейнях были расшатаны. Они дребезжали и долго звенели при каждом толчке...*

*Что касается запахов, то чаще всего побеждал чад баранины. И это очень жаль, потому что другие батумские запахи были гораздо приятнее этого чада, но они редко могли через него прорваться.*

*Этот чад, вьедливый, шершавый, саднящий горло, был хорош только тем, что напоминал о батумских шашлыках, пожалуй, лучших на Кавказе.*

*Их жарили на древесном угле, нанизанными на стальные шампуры, потом посыпали кислым порошком барбариса или корицей, обкладывали зеленым луком и ели со свежим лавашем, запивая белым вином...*

*На втором месте стоял запах свежемолотого и только что сваренного кофе...»*

Учтем, что Паустовский болел астмой, и горло у него, курящего человека, было раздраженным. Оттого и запах жареного мяса казался ему вьедливым и шершавым.



Слева: пластмассовый значок участника IX Пленума по оптике океана АН СССР и АН Грузинской, что интересно, тоже СССР, а не союзной социалистической республики (ССР), проходившего с 3 по 6 октября в Батуми. Тогда подобная ошибка, допущенная грузинами в надписи, вызывала только добрую улыбку...

Справа: следующий, X Пленум по оптике океана АН СССР проходил через 4 года в Ростове-на-Дону, и я получил вместе со сборником докладов очередной значок «пуговицу», но упрощенного изготовления.





План Батума 1913 года. Таким его увидел Константин Георгиевич Паустовский.



Слева: Батумский морской порт на рубеже 60-х и 70-х годов на открытке из серии «Батуми» Телеграфного агентства Грузии. Фото С. Блохина.



Справа: обелиск советским воинам на почтовой карточке 1974 года. Фото Л. Раскина.

Не то было со мною. Запах шашлыков, которые жарили прямо на пляже или сразу за идущей вдоль берега железной дорогой, казался весьма приятным, и ноги сами несли к старому ржавому мангалу и стакану или глиняной кружке белого, но чаще красного, вина.

Запах шашлыков, особенно бараньих с косточками, до сих пор притягивает меня, например, на «Вернисаже» в Измайлове.

К черному кофе я прежде и сейчас совершенно равнодушен, а вот хачапури по-аджарски

страстно люблю. Как увижу сложенное лодочкой свежеиспеченное тесто с расплавленным сыром-сулугуни внутри и желтком в центре, так прямо тряусь...

Бетонный обелиск с Вечным огнем у подножия возвели на Батумском бульваре у моря в 1965 году к 20-летию Победы в Великой Отечественной войне. 9 мая к памятнику приходили ветераны. С каждым годом их становилось все меньше. В 2012 году по решению городского совета (сакребуло) памятник снесли. Мэром города в то время был некто Роберт Чхеидзе.

...Если двигаться вдоль моря от Батума на юго-запад, скоро упруешься в турецкую границу. В советское время там курортов не строили, а за пропуск в пограничную



Санаторий ВЦСПС «Зеленый мыс» в Махинджаури на марке из серии «Курорты СССР» 1949 года. Художник В. Андреев.



Значок «Батуми. Зеленый мыс» производства Батумского машиностроительного завода «Горпищепрома».

зону просили немалые деньги, поскольку в тамошних сельмагах было изобилие товаров. Они играли роль витрины социализма.

В противоположную от города сторону, на северо-восток вдоль моря протянулась цепочка галечных пляжей и привлекательных мест.

Курортная зона начинается с Махинджаури в 5 километрах от Батума. До революции там построил себе дачу сибирский золотопромышленник потомственный почетный гражданин Константин Михайлович Сибиряков, брат известного исследованиями Сибири и Северного морского пути Александра Михайловича Сибирякова, чье имя носил и при советской власти ледокольный пароход.

На бывшей даче Сибирякова, превращенной в дом отдыха «Наринджи», я жил летом 1971 года в каком-то сарайчике рядом с главным корпусом, пока не пришло время возвращаться в Ленинград.

Далее, на Зеленом Мысу, раскинулся обширный субтропический Ботанический сад. Рядом — санаторий ВЦСПС (профсоюзный).

...В начале девяностых годов, навещая маму в ее старой квартире в Гавани, слышал, как она по телефону утешала рыдавшую в трубку университетскую подругу Русико Мхеидзе — Русудан Георгиевну Мхеидзе. В 1949 году они вместе окончили филологический факультет Московского университета на Моховой. Русудан Георгиевна происходила из рода грузинских князей Мхеидзе. Ее отец, Георгий Георгиевич, с 1938 по 1950 год работал директором Батумского ботанического сада на Зеленом Мысу.

После Университета мама пошла работать редактором в издательство «Молодая гвардия», а Русудан уехала в Тбилиси, вышла замуж за осетина Сослана Шалвовича Габараева; много лет преподавала иностранные языки в Цхинвальском педагогическом институте. Сослан Шалвович стал первым осетином — доктором философских наук, занимался, вместе с женой, и историей осетинского эпоса «Сказания о нартах». Умер рано — 3 апреля 1982 года.

Я уже впал в детство, покупаю и читаю для удовольствия только детские книги. Зато теперь знаю, откуда у меня осетинские нартские сказания для детей среднего и старшего возраста «Яблоко нартвов» издания 1954 года Северо-Осетинского книжного издательства в Орджоникидзе, снова ставшем Владикавказом. Иллюстрировал книгу дальний родственник поэта Владимир Владимирович Лермонтов (Лерма) и я — в трехлетнем, или несколько ранее, возрасте, карандашом на форзацах. Книгу подарили нам Русико и Сослан. Они жили в Цхинвали (до 1961 года — Сталинири) в доме 23 на улице Сталина, бывшей Садовой. Улица и сегодня носит имя Иосифа Виссарионовича.



Заставка В. В. Лермонтова (Лерма) в книге «Яблоко нартвов» 1954 года издания.

В 1991 и 1992 годах первый раз грузины воевали с осетинами. Первый раз в распадающемся Советском Союзе, но далеко не в первый раз в истории соседних народов. Цхинвали — Цхинвал обстреливали из орудий и стрелкового оружия, отключали электричество, морили голодом и холодом. Дочь Русико с ребенком бежала в Россию. На горной дороге автобус перевернулся, но Бог сохранил их. Следует ли пояснять, почему грузинская княжна Русудан Мхеидзе, вдова осетина доктора наук Сослана Габараева плакала, дозвонившись в Ленинград? (Этот фрагмент я опубликовал в 60-м номере журнала «Русский пионер»).

За Зеленым Мысом лежит славная чаеводством Чаква, а еще дальше — курортный поселок Цихисдзири.



Пляж на курорте Цихисдзири на открытке из серии «Батуми» Телеграфного агентства Грузии. Фото С. Блохина.

Рельеф берега постепенно повышается от батумской низменности (прежде — малярийного болота) до отрогов Кобулетско-Чаквинского хребта, подступающих к самому морю и оставляющих пляжу узкую полосу, небезопасную при шторме. Но море там чище, и железная дорога с ее запахом креозота подальше.

После 1971 года я еще один раз несколько дней отдыхал на Черном море в Батуми, но



гораздо чаще работал в экспедициях, занимаясь морской экологией и оптикой океана.

В 1984 году, во время конференции по оптике океана, Батуми, уже застроенный первыми «высотками» и переполненный туристами, мне не понравился. То, что можно увидеть **теперь** по телевизору или в Интернете, вызывает отвращение.

Отец хорошо знал основателя и первого директора Морского гидрофизического института инженер-капитана 1 ранга академика Василия Владимировича Шулейкина (1895–1979). Они познакомились еще во время войны, когда осенью 1941 года Шулейкин провел расчеты прочности льда на ледовых трассах на Ладоге, Балтике и прибрежных районах Белого моря.

После войны, в 1958 году Евгений Петрович Чуров ходил в Атлантику во время четвертого рейса научно-исследовательского судна — парохода «Михаил Ломоносов», построенного в ГДР по проекту, в создании которого участвовал Шулейкин.

Василий Владимирович руководил Морским гидрофизическим институтом с 1948 по 1957 год. Институт, между своим называемый просто «Гидрофизином», был создан на базе Черноморской гидрофизической станции в поселке Кацивели на Южном берегу Крыма и московской Морской гидрофизической лаборатории АН СССР. С 1963 года институт располагается в Севастополе.

Мне выпала честь докладывать Василию Владимировичу план научных работ нашей группы из Ленинградского университета. Происходило это в Москве, в квартире ученого в доме на углу площади Восстания (Кудринской) и улицы Воровского (Поварской), на противоположной от «высотки» стороне Садового кольца.



Советская карта Кавказского берега Черного моря от Батуми до Сухуми ([www.ueg.vavtar.ru](http://www.ueg.vavtar.ru)). Во времена СССР для путешествия вдоль всего берега не требовалось виз, можно было плыть на теплоходе, ехать на автомобиле или следовать поездом из Москвы через Туапсе, Сочи, Сухуми — до Батуми.



Западный берег Артиллерийской бухты в Севастополе на открытке 1983 года (фотография А. Рязанцева). На мысе Хрустальный хорошо видно здание Морского гидрофизического института АН СССР. Ближе к оконечности мыса — обелиск «Городу-Герою Севастополю» («Штык и парус»), установленный в 1977 году. У причала пришвартованы судно на подводных крыльях «Комета» и прогулочный катер. На причале стоит трехмачтовая баркентина финской постройки для СССР, бывший учебный парусник «Кропоткин», превращенный в ресторан «Баркентина».



Вид на мыс Хрустальный с восточного берега Артиллерийской бухты (от нижней набережной Приморского бульвара) в октябре 2015 года. Слева направо: постройка под номером 2В с ночным клубом «Звездный»; голубой многоэтажный гостиничный комплекс «Парус» на западном берегу бухты; здание Морского гидрофизического института; скульптура «Матрос и солдат» чуть правее заслонена зеленью, видна лишь вытянутая вперед левая рука матроса и поднятая вертикально вверх винтовка с прижатым штыком в его правой руке; обелиск «Городу-Герою Севастополю» («Штык и парус»). «Баркентина» давно сгорела.

Позднее у меня были совместные работы на Черном море с Гидрофизинком и Южным отделением Института океанологии Академии наук СССР. Под руководством академика Кирилла Яковлевича Кондратьева (1920–2006), профессора Анатолия Алексеевича Бузникова и Геннадия Андреевича Лахтанова я занимался дистанционным исследованием морской поверхности. Этими исследованиями руководил, по поручению правительства, Гидрофизин.

В 2015 году в Севастополе еще было много беспорядка, не до конца устранившегося и до сих пор. Пишут, что стоящее прямо на берегу строение 2В вообще построено незаконно. Не знаю. Нижний этаж оформлен в «мавританском» вкусе, что отчасти



У причала на мысе Хрустальный стоит морской пассажирский катер «Топаз», принадлежащий «Газпромфлоту» водоизмещением 194 тонны. Судно построено в 1988 году в Югославии на верфи имени Тито в Кральевице (теперь в Хорватии), “Brodogradilište “Titovo”. Первоначально называлось «Лира». Оснащено дизелем с газотурбинным наддувом 64РН36/45 Горьковского завода «Двигатель революции» (когда завод приватизировали и переименовали в «РУМО» — он обанкротился). Мощность дизеля по заводским документам — 900 лошадиных сил, по судовым — 662 лошадиных силы. Скорость «Топаз» сейчас — 13,5 узлов.

В левом верхнем углу снимка — верхнее здание Морского гидрофизического института.

соответствует исторической традиции — в этих местах до революции строили дома богатые караимы, особая крымская этническая группа.

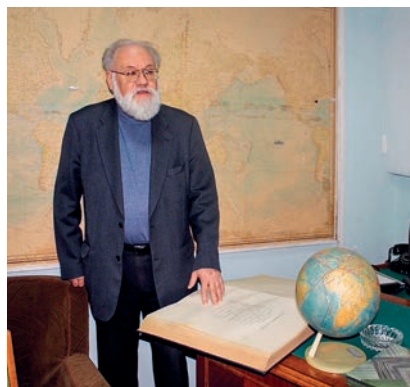
В 2019 году я не смог приехать в Севастополь, но был там в октябре 2015 года во время совещания председателей избиркомов Субъектов РФ. Тогда же посетил Морской гидрофизический институт, где был тепло встречен коллегами по физике и оптике моря. В книге почетных посетителей написал:

*«Друзьям и товарищам по самой интересной и важной науке — науке о Мировом Океане — с пожеланием успехов и развития. Ради будущего, помня о прошлом.*

*Владимир Чуров  
22 X 2015»*



На присланном мне приглашении на празднование 90-летия Морского гидрофизического института 25 сентября 2019 нарисован вид на мыс Хрустальный от Николаевского мыса. На картинке отдельно прорисованы «Памятник затопленным кораблям» и памятник «Матрос и солдат». К сожалению, нет подписи художника.



22 октября 2015 года в гостях у моих коллег в Морском гидрофизическом институте Академии Наук в Севастополе. У карты и атласа Мировых океанов в мемориальном кабинете директора МГИ в 1962–1974 годах Аркадия Георгиевича Колесникова (1907–1978). Фото Марины Пастуховой.





22 октября 2015 года в Гидрофизине с его директором, членом-корреспондентом РАН (с 2016 года) Сергеем Карповичем Коноваловым. На втором плане — председатель избиркома Севастополя Валерий Кириллович Медведев (1946–2019) и вице-адмирал Федор Савельевич Смуглин. Фото Марины Пастуховой.



В музее Морского гидрофизического института у модели парохода «Михаил Ломоносов». Музей мне показывал один из его создателей старший научный сотрудник МГИ Анатолий Александрович Сизов, окончивший Макаровку в Ленинграде, участвовавший во Второй Комплексной Антарктической экспедиции (2 КАЭ, позднее переименована в Советскую — 2 САЭ) на дизель-электроходе «Лена» вместе с военными гидрографами. Фото Марины Пастуховой.

...В Москве в 1977 году для Института океанологии имени Петра Петровича Ширшова построили по проекту Якова Борисовича Белопольского новое квадратное в плане здание с внутренним двором на улице Красикова, рядом со станцией метро «Профсоюзная». Улица, до 1992 года носившая имя революционера и заместителя Председателя Верховного суда СССР (с 1933 года) Петра Ананьевича Красикова, родившегося в 1870 году и умершего своей смертью в 1939 году, теперь стала частью Нахимовского проспекта. Но я то запомнил прежний адрес института — дом 23 на улице Красикова, а не 36 по Нахимовскому проспекту.

Окрестности «Профсоюзной» казались мне далекой и глухой окраиной. Ведь Ваш покорный слуга частично провел детство у деда на углу Смоленской набережной и Кутузовского (теперь Нового Арбата) проспекта. Там же, в 163-й квартире, я оставался во время многочисленных командировок.

После скромных ленинградских институтов, занимавших в основном дореволюционные или сталинские здания, серая, расчлененная по вертикали громада Института океанологии, стоявшая почти в чистом поле и окруженная рвом, показалась мне в первый раз страшной. Но коллеги встретили меня приветливо, и потом я входил в здание без страха.

Занимаясь оптикой океана и методами дистанционного зондирования морской поверхности, летом 1989 года я, как оказалось, в последний раз, участвовал в морской экспедиции на Черном море на научно-исследовательском судне (НИС) «Прибой» Южного отделения Института океанологии.

НИС «Прибой» был всего-навсего средним черноморским сейнером СЧС-150 водоизмещением 120 тонн, длиной 25 и шириной 5,6 метра. На нем стоял один шестицилиндровый дизель 6NVD24 изготовленный в ГДР на народном пред-

приятии «Завод тяжелого машиностроения имени Карла Либкнехта» в Магдебурге. 150 лошадиных сил двигателя позволяли «Прибою» пенить море со скоростью не более 9,2 узла; для ловли рыбы и научных целей этого хватало.

Судно построили на Азовской судовой верфи к моему двадцатилетию в 1973 году. Там же его дооборудовали, и 23 мая 1974 года «Прибой» вошел в состав научного флота (О. А. Кузнецов, В. Г. Нейман «К истории экспедиционных исследований Института океанологии им. П. П. Ширшова». М., «Научный мир», 2005).

«Прибой» был приписан к Новороссийскому порту, но фактически базировался в Голубой бухте на западной окраине Геленджика, рядом с Южным отделением Института океанологии. Для судов института был сооружен специальный пирс.

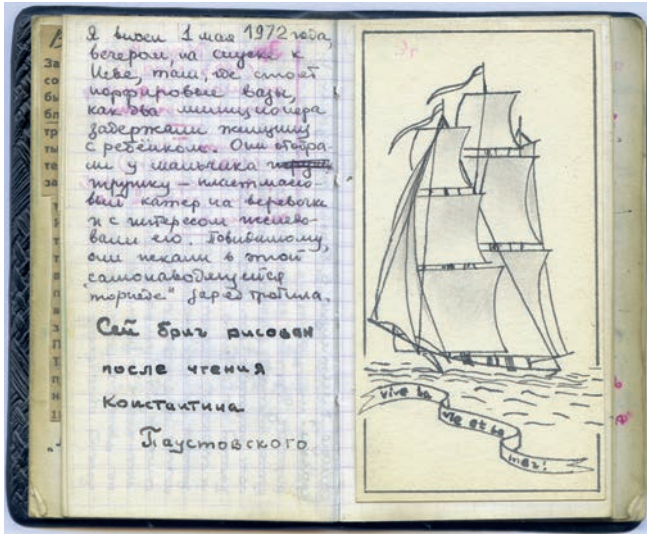
Для «Прибоя» экспедиционный сезон 1989 года, как и для меня, оказался последним. «Перестройка» заканчивалась развалом...

...В наследство от отца досталось мне, кроме кое-каких морских знаний и разборчивого штурманского почерка с маленькими прямыми буквами, умение чертить тушью на кальке и ватмане. Столь полезный навык пригодился мне при подготовке схем и рисунков к папиным книгам и моим экспедиционным отчетам, всегда прекрасно оформленным.

В 1972 году я исполнил пером и мягким карандашом несколько романтических миниатюрных рисунков парусных кораблей. Романтических, поскольку ухаживал тогда и считался влюбленным в одну девушку, естественно, дочь морского офицера. Кажется, в том же году особа сия меня отвергла, сочтя неперспективным — действительно, бороде моей было всего-то два года, и выглядела она непрезентабельно. И стипендии меня лишили...



Вот этот изящный белоснежный кораблик и есть НИС «Прибой». Он стоит у пирса в Голубой бухте Геленджика. По корме ошвартован линейный морской буксир МБ проекта 1496 «Быстрый», построенный в 1977 году. За буксиром — малый рыболовецкий траулер МРТР типа «Гируляй» проекта 1296, петрозаводской постройки. Снимок сделан летом 1989 года моим «Зенитом-Е» с простым объективом «полтинником» «Индустар 50-2 3,5/50», правда специально отобранным на Красногорском заводе из партии с военной приемкой.



Страницы из моей записной и адресной книжечки малого формата за 1972 год. Такие книжечки в виниловой обложке, подложенной для пухлости тонким поролоном, изготавливали на ленинградской фабрике белых товаров «Светоч». Стоили они 50 копеек за штуку.

Один из рисунков сделан во время майских праздников, после очередного чтения тома из собрания сочинений Константина Георгиевича Паустовского издания 1957 года. Этот темно-бежевый шеститомник стоит у меня сейчас в московской квартире, но некоторое время назад я купил точно такой же для дачи, хотя, конечно, уже несколько охладел к романтике любимого писателя.

Текст на противоположной странице записной книжки, куда я вклеил рисунок тушью на кусочке



Парусные корабли перерисованы мною тушью и мягким карандашом с различных картинок. Слева: один из первенцев Петровского флота, спущенный на воду в 1700 году в Воронеже 58-пушечный линейный корабль «Гото Предестинация» («Божие Предвидение»); образцом послужила гравюра Адриана Шхонебека. В центре — 70-пушечный Корабль Его Величества «Hampton Court», спущенный на воду в 1678 году при короле Карле II; идет в штурм под марселями; с открытки. Справа: спущенный на воду в 1668 году в селе Дединове Коломенского уезда при царе Алексее Михайловиче фрегат «Орел».





**Я на мачте. Ладожское озеро, Новая Ладога.  
Судно — научное, но не наше.  
Зато у него мачта выше.**

ватмана, свидетельствует о несколько скептическом отношении к властям, свойственном юным бородатым физикам:

*«Я видел 1 мая 1972 года, вечером, на спуске к Неве, там, где стоят порфиновые вазы, как два милиционера задержали женщину с ребенком. Они отобрали у мальчика игрушку — пластмассовый катер на веревочке и с интересом исследовали его. По-видимому, они искали в этой “самонаводящейся торпедой” заряд тротила».*

Две громадные порфиновые (из серо-черного диабазы) вазы были подарены в 1830 году Николаю I королем Швеции и Норвегии Карлом XIV Юханом, бывшим Маршалом Империи Наполеона Бернадотом. Вазы украшают спуск к Неве на парадной Петровской пристани у Адмиралтейства. Во время различных торжеств спуск по-прежнему бдительно охраняют.

Я всегда не чужд был морской романтике. Даже на чужую мачту лазил...

## ОГЛАВЛЕНИЕ

ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО В. В. ЧИРКОВА . . . . .	5
ВСТУПИТЕЛЬНОЕ СЛОВО В. М. ЙОЛТУХОВСКОГО . . . . .	7
ПОЧТА НЕПТУНА . . . . .	9
ПИСЬМО ПЕРВОЕ: МЛАДЫЕ ЛЕТА . . . . .	10
ПИСЬМО ВТОРОЕ: ДОМ НА НАБЕРЕЖНОЙ У «АВРОРЫ» . . . . .	40
ПИСЬМО ТРЕТЬЕ: ФЛАГИ НА МАЧТАХ И ФЛАГШТОКАХ . . . . .	66
ПИСЬМО ЧЕТВЕРТОЕ: ЗА ТЕХ, КТО В МОРЕ, НА ВАХТЕ И НА ГАУПТВАХТЕ! . . . . .	77
ПИСЬМО ПЯТОЕ: 1977 ГОД. РУКОПИСЬ ОТЦА . . . . .	128
ПИСЬМО ШЕСТОЕ: ПО ТОНКОМУ ЛАДОЖСКОМУ ЛЬДУ . . . . .	165
ПИСЬМО СЕДЬМОЕ: ПАМЯТИ ВЕРНУВШИХСЯ С ВОЙНЫ . . . . .	194
ПИСЬМО ВОСЬМОЕ: КНИГИ НИКОЛАЯ ГЕРАСИМОВИЧА КУЗНЕЦОВА . . . . .	255
ПИСЬМО ДЕВЯТОЕ: НАШИВКИ НА РУКАВЕ АДМИРАЛА ФЛОТА СОВЕТСКОГО СОЮЗА ГОРШКОВА . . . . .	329
ПИСЬМО ДЕСЯТОЕ: СЕВАСТОПОЛЬСКИЙ ВАЛЬС ПОМНЯТ ВСЕ МОРЯКИ . . . . .	344
ПИСЬМО ОДИННАДЦАТОЕ: ПРИКЛЮЧЕНИЯ «ГЕТМАНСКОГО» ФЛАГА . . . . .	377
ПИСЬМО ДВЕНАДЦАТОЕ: ПРОГУЛКА ПО СЕВАСТОПОЛЮ С ВОСПОМИНАНИЯМИ . . . . .	383
ПИСЬМО ТРИНАДЦАТОЕ: СТЕПАНОВЫ . . . . .	418
ПИСЬМО ЧЕТЫРНАДЦАТОЕ: В НЕВУ ЗАХОДИЛИ КОРАБЛИ . . . . .	475
ЗАКЛЮЧЕНИЕ . . . . .	494